

Brussel, 2 december 2018

PERSBERICHT

Rampoefening mobiliseert honderden mensen in de Brusselse Noord-Zuidverbinding

Deze reddingsoperatie luidt het einde in van 4 jaar durende werken om de tunnel te moderniseren en de veiligheid ervan te verbeteren

Meer dan 200 figuranten en tientallen hulpverleners

Het ongeval deed zich even na 1u vannacht voor. Een trein kwam in de Noord-Zuidverbinding - de drukste spooras van het land - in lichte aanrijding met een andere trein. Hoewel dit aan een lage snelheid gebeurde, vielen daarbij 29 gewonden. **De hulpdiensten (brandweer, medische en sociale diensten, Federale Spoorwegpolitie, de diensten van de DIRCO, lokale politie en Securail) waren snel ter plaatse.** Toen bij de brand die daarop volgde, een grote rookontwikkeling ontstond, dienden de reizigers snel via de nooduitgangen te worden geëvacueerd; de evacuatie gebeurde onder andere via de nieuw aangelegde nooduitgang ter hoogte van de Komediantenstraat. De reddingsoperatie, waarbij onder meer een operationele commandopost, een veiligheidsperimeter, twee vooruitgeschoven medische posten en een opvangcentrum werden opgericht, duurde ongeveer 2 uur.

De reddingsoperatie leek levensecht mede door de 200 figuranten die hieraan deelnamen, maar het hele gebeuren tijdens de voorbije nacht was slechts een oefening. **De rampoefening was bedoeld om de nieuwe uitrustingen van de tunnel te testen, alsook de nieuwe evacuatie- en interventieprocedures, en daarbij alle actoren die betrokken zijn bij het crisisbeheer op de been te brengen.** Deze oefening, waarbij verschillende disciplines betrokken waren, is voor de Federale Spoorwegpolitie van groot belang om haar teams op die manier te leren omgaan met noodsituaties, en de coördinatie met de verschillende actoren op het terrein te verbeteren.

Een essentiële test

De oefening - en het vlotte verloop ervan - is een essentiële stap met het oog op de certificering door DVIS (Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen) van de nieuwe veiligheidsuitrustingen die zijn aangebracht in de Noord-Zuidverbinding.

In 2014 gaf Infrabel aan zijn dochteronderneming TUC RAIL de opdracht het programma P300 voor **de modernisering van de Noord-Zuidverbinding** uit te voeren, met de bedoeling te voldoen aan **de modernste eisen op het vlak van veiligheid en betrouwbaarheid.**

Er werden in nauw overleg met de DBDMH (hulpdiensten) van Brussel **drie nieuwe noodtoegangen** aangelegd. De spoorverbinding telt er nu 5. Daarnaast kwam er **4 km nieuwe waterleiding** (met 8 afzonderlijke voedingspunten om te voldoen aan de vereisten

van de brandweer aangaande druk en debiet), en werden **15 kasten met noodmateriaal** voor de brandweer geplaatst. Om de reizigers bij een brand vlotter te evacueren, werden meer dan **11 kilometer dienstpaden** aangelegd. Deze paden dekken de kabelgoten af waarin alle nieuwe seininrichtings- en voedingskabels zitten.

Er werd heel wat bijkomende bewakingsapparatuur en lichtsignalisatie geïnstalleerd. De tunnel is nu uitgerust met **1.200 verlichtingstoestellen en noodverlichtingen** en een **honderdtal camera's** (waarvan er 30 bedoeld zijn voor de detectie van spoorlopers); daarnaast werden er ook **80 noodtelefoons** geïnstalleerd. Deze apparatuur wordt vanuit een **controlepost** in een lokaal in het station Brussel-Zuid (de *Brussels Control Room*) bediend.

Slim rookafvoersysteem

In het kader van de moderniseringswerken werd eveneens een nieuw ventilatiesysteem geïnstalleerd in de tunnel. **Bij brand wordt het ventilatiesysteem automatisch geactiveerd via 12 km glasvezelkabels waarmee een brand snel kan worden gedetecteerd en de locatie nauwkeurig bepaald.** Het systeem - dat constant wordt gemonitord - bepaalt op basis van die gegevens met welk van de **29 scenario's**, die samen met de hulpdiensten werden opgesteld, de rook het snelst wordt afgevoerd. Sommige ventilatoren voeren dus lucht aan, andere zuigen lucht af.

Daarvoor werd de tunnel vorig jaar in verschillende compartimenten opgedeeld. De **brandwerende muren** (8.500 m² totale oppervlakte) **zorgen voor een afscheiding tussen de drie kokers** van de spoorverbinding. Tijdens de rampoefening werd duidelijk dat de muren ervoor zorgen dat een brand minder gemakkelijk overslaat naar de aanpalende kokers (en de installaties) en leidt tot een snelle en veilige evacuatie van de reizigers.

Afgelopen nacht werden alle veiligheidsuitrustingen voor de eerste keer getest in een levensechte situatie.

Vernieuwing van de Noord-Zuidverbinding

Tijdens de 4 jaar durende moderniseringswerken werden de bovenleiding (elektrische voeding) en seininrichting volledig vernieuwd, en werden er spoorwerken uitgevoerd. Ondanks dat de werken hoofdzakelijk 's nachts en tijdens het weekend (dus wanneer er minder treinen rijden) werden uitgevoerd, kwam **de stiptheid van de treinen nauwelijks in het gedrang.** De totale investering voor deze werken bedraagt 110 miljoen euro.

De **Noord-Zuidverbinding** werd in 1952 officieel in gebruik genomen en is de draaischijf van het Belgische spoorwegnet. Op weekdays rijden er over de 6 sporen van deze spoorverbinding telkens bijna 1.200 nationale en internationale treinen.